POLSKA IZBA HANDLU ZAGRANICZNEGO

ZWYCZAJE I KLAUZULE (OPINIE) W POLSKIM HANDLU MORSKIM

BIULETYN NR 8

WARSZAWA 1958

Od Redakcji:

Niniejszy numer biuletynu zawiera ujednolicony i zrewidowany zbiór zwyczajów x/ i opinii Polskiej Izby Handlu Zagranicznego, wg stanu z dnia 1 stycznia 1958.

Całość materiału podzielono na następujące działy:

I. Kupno - sprzedaż

II. Przewóz morski

III. Przeładunek.

---

x/ Wyrażenia "zwyczaj" i "uzans" /handlowy i portowy/ są równoznaczne.

NB. Zwyczaje, w odróżnieniu od opinii PIHZ, oznaczono literą Z, podając jednocześnie datę ogłoszenia.

I. KUPNO - SPRZEDAŻ

1. Umowa kupna - sprzedaży na warunkach fob.

/Z/ Jeżeli w umowie kupna-sprzedaży, zawartej na warunkach fob port polski, nie powiedziano wyraźnie czego innego, zwyczajowo przyjmuje się, że umowa została zawarta na warunkach fob, ustalonych w Incoterms 1953.

/Zwyczaj ogłoszony przez PIHZ w dn. 9.I.1955 r./

2. Umowa kupna-sprzedaży na warunkach cif /cif landed/

Jeżeli w umowie kupna-sprzedaży, zawartej na warunkach cif port polski, nie powiedziano wyraźnie czego innego, zwyczajowo przyjmuje się, że umowa została zawarta na warunkach cif ustalonych w Incoterms 1953.

To samo dotyczy cif landed.

3. Ponoszenie kosztów konosamentu przy transakcjach fob.

/Z/ Jeżeli w umowie kupna-sprzedaży, zawartej na warunkach fob port polski, nie powiedziano wyraźnie czego innego, zwyczajowo przyjmuje się, że koszty konosamentu ponosi kupujący.

/Zwyczaj ogłoszony przez PIHZ w dn. 10.I.1954 r./

II. PRZEWOZ MORSKI

1. Interpretacja klauzuli "fob & stowed" w portach polskich.

/Z/ Klauzula "fob & stowed" w portach polskich oznacza, że wszelkie koszty związane z załadunkiem towaru na statek, łącznie z kosztami sztauerki x/, ponosi załadowca, a wszelki materiał sztauersko-separacyjny dostarcza statek, o ile umowa nie przewiduje czego innego.

/Zwyczaj ogłoszony przez PIHZ w dn. 10.VI.1951 r./

---

x/ Zakres pojęcia sztauerki podaje opinia zamieszczona w pkcie 2, II.

2. Zakres sztauerki
Sztauerka obejmuje rozmieszczanie, układanie i zabezpieczanie ładunku pod pokładem statku, a za zgodą stron lub stosownie do zwyczaju także na pokładzie x/.

3. Zabezpieczenie ładunku na pokładzie
Przewoźnik obowiązany jest zabezpieczyć /umocować/ ładunek na pokładzie, choćby nie ponosił odpowiedzialności za ubytek lub uszkodzenie ładunku spowodowane jego przewozem na pokładzie.

4. Czas świąteczny w portach polskich
/Z/ Czas świąteczny w portach polskich liczy się od godz. 23.00 dnia przedświątecznego, a w dniach 24 i 31 grudnia od godz. 15.00 do godz. 23.00 ostatniego dnia świątecznego.
Uzgodniony w czarterze inny sposób liczenia czasu świątecznego ma zastosowanie w odniesieniu do stron także wtedy, gdy nie zaznaczono w czarterze, iż obowiązuje niezależnie od odmiennych zwyczajów portowych.
/Zwyczaj ogłoszony przez PIHZ w dn. 16.XI.1951r./

5. Konosament "czysty"
/Z/ Konosamentem "czystym" jest konosament, w którym nie ma klauzul wyraźnie stwierdzających wadliwy stan towaru lub jego opakowania.
Nie czynią konosamentu nieczystym:
a/ klauzule, które nie stwierdzają wyraźnie, że stan towaru i lub jego opakowania jest niezadawalający, jak np.: używane skrzynie, używane bębny itp.

---

x/ Nie wyłącza to pobierania przez sztauera oddzielnych opłat za poszczególne czynności, jeżeli takie opłaty przewidziane są w obowiązującej taryfie. Patrz również opinię Nr 24 na str. 9 oraz opinię Nr 8 na stronie 4.

b/ klauzule, które podkreślają, że przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za ryzyko wynikające z natury towaru i/lub jego opakowania,

c/ klauzule, w których przewoźnik stwierdza, że nie jest mu znana ani zawartość ładunku, ani waga, miara, jakość i specyfikacja towarów.

/Zwyczaj ogłoszony przez PIHZ w dn.15.VI.1951 r./

6. Składanie zawiadomień o gotowości statku do za/wyładowania w portach polskich

/Z/ Zwyczajowo w portach polskich statek może zawiadomić o gotowości do za/wyładowania dopiero wówczas, gdy jest rzeczywiście gotów oraz po zakończeniu klarowania i otrzymaniu zezwolenia na rozpoczęcie prac przeładunkowych, o ile umowa stron lub klauzule czarterowe nie przewidują wyraźnie czego innego.

/Zwyczaj ogłoszony przez PIHZ w dn. 9.I.1955 r./

7. Warunki uznania statku za "przybyły" /"an arrived ship"/.

/Z/ Zwyczajowo w portach polskich statek uważa się za "przybyły" /"an arrived ship"/ dopiero wówczas, gdy wszedł do portu i zawiadomił o gotowości do za/wyładowania /"notice of readiness"/ x/.

/Zwyczaj ogłoszony przez PIHZ dn. 1.I.1958 r./

8. Otwieranie i zamykanie ładowni statku

Otwarcie ładowni statku przed rozpoczęciem i zamknięcie ich po zakończeniu przeładunku należy w zasadzie do obowiązków statku. Sztauer jest obowiązany do wykonania tych czynności na żądanie statku za osobnym wynagrodzeniem.

Odkrywanie i przykrywanie luk w czasie przeładunku wchodzi w zakres prac sztauera objętych stawką sztauerską.

---

x/ Odnośnie oddawania not gotowości patrz pkt 6,str. 4

9. Wykładnia klauzuli za/wyładunkowej "as fast as ship can".

a/ Klauzula "as fast as ship can" oznacza, że za/wyładunek powinien przebiegać tak szybko, jak to jest możliwe zgodnie z technicznymi możliwościami statku, istniejącymi warunkami technicznymi portu, przepisami i zwyczajami portowymi i obowiązującymi normami, jeżeli istnieją one dla danego towaru.

b/ Jeżeli ważenie towaru bądź inne manipulacje załadowcy lub odbiorcy przy przeładunku na statek lub ze statku powodują zwolnienie tempa pracy, przewoźnik może, w oparciu o klauzulę "tak szybko jak statek może za/wyładować" /"as fast as can"/, żądać przyśpieszenia przeładunku oraz zastosować prawne konsekwencje, którymi zagroził.

c/ klauzula ta nie określa terminu rozpoczęcia liczenia czasu przeładunku ani przerw ustalonych przez prawo, zwyczaj lub umowę stron. x/

10. Liczenie czasu w razie rozpoczęcia prac przeładunkowych przed terminem obowiązującym.

/Z/ W razie rozpoczęcia prac przeładunkowych przed terminem obowiązującym, liczy się zwyczajowo w portach polskich czas efektywnie przepracowany, o ile umowa stron nie reguluje tego inaczej.
/Zwyczaj ogłoszony przez PIHZ w dn. 22.V.1953 r./

---

x/ Czas przeładunku oblicza się:
przy trampach zgodnie z warunkami C/P a w ich braku - w portach polskich - od godz. 7 rano następnego dnia.roboczego po zawiadomieniu o gotowości do za/wyładowania,

przy statku liniowym - nie od chwili jego gotowości do za/wyładunku, lecz z chwilą rozpoczęcia następnej zmiany roboczej wzgl. od połowy tej zmiany, o ile Zarząd Portu otrzymał zlecenie przeładunkowe na 4 godziny przed jednym z tych terminów.

11. Wyładunek bezpośredni
Jeżeli w umowie przewozu lub konosamencie sposób wyładowania statku został określony klauzulą "na warunkach liniowych" lub klauzulą "tak szybko jak statek jest zdolny wydawać /"as fast as ship can deliver"/ odbiorca może odbierać ładunek bezpośrednio na wagony lub inne środki transportu, o ile zachowa przy odbiorze taką szybkość z jaką statek towar wydaje.

12. Koszty pracy świątecznej na lądzie przy przeładunku na warunkach klauzuli "as fast as ship can sundays and holidays included".
O ile warunki konosamentu uprawniają przewoźnika do żądania za/wyładunku w dni świąteczne, wówczas koszty pracy na lądzie pokrywa załadowca lub odbiorca.

13. Ponoszenie kosztów przestojowego /"demurrage"/ spowodowanego wyczekiwaniem statku na miejsce przeładunku przy klauzuli "time lost in waiting for berth to count as loading time".
Jeżeli w czarterze zamieszczono klauzulę "time lost in waiting for berth to count as loading time", wówczas czarterujący ponosi odpowiedzialność za czas stracony przez statek gotowy do za/wyładunku, gdy po wejściu statku do portu nie może wskazać miejsca przeładunku lub wskazane miejsce jest zajęte. Nie ponosi natomiast odpowiedzialności za następstwa innych przeszkód, które uniemożliwiają statkowi dojście do wskazanego miejsca przeładunku.

14. Koszty holowania statku z miejsca wyczekiwania do miejsca za/wyładunku.
Koszty holowania statku z miejsca wyczekiwania w porcie /"waiting berth"/ do miejsca za/wyładunku ponosi wobec portu statek.
Prawo regresu statku do frachtującego określa umowa przewozu lub dodatkowe porozumienie stron.

15. <u>Znaczenie określenia "około" /"about"/ w odniesieniu do terminu podstawienia statku liniowego w żegludze dalekomorskiej.</u>

/Z/ Określenie "około" /"about"/ w odniesieniu do terminu podstawienia statku liniowego w żegludze dalekomorskiej obejmuje okres do 5 dni poza datę ustaloną w nocie bukingowej. Wcześniejsze ładowanie wymaga zgody stron.

/Zwyczaj ogłoszony przez PIHZ w dn. 1.I.1958 r./

16. <u>Obowiązek statku wydawania ładunku wg partii konosamentowych.</u>

Przewoźnik jest obowiązany do wydawania ładunku partiami konosamentowymi. Obowiązek ten istnieje również przy przewozie łamanym za konosamentem bezpośrednim.

17. <u>Obliczanie przestojowego przy kilku ładunkach zafrachtowanych osobnymi czarterami na jeden statek.</u>

W przypadku zafrachtowania statku pod dwie lub więcej partii ładunków na oddzielne czartery obliczenie przestojowego, w braku odmiennej umowy, powinno nastąpić oddzielnie, stosownie do warunków danego czarteru, przy czym w odniesieniu do każdego ładunku wymagane jest złożenie przez statek oddzielnego zawiadomienia o gotowości /"notice of readiness"/.

18. <u>Znaczenie noty bukingowej.</u>

Jednym z dowodów zawarcia umowy przewozu i jej warunków jest "nota bukingowa" wystawiona przez przewoźnika morskiego lub jego pełnomocnika, a zawierająca istotne elementy umowy przewozu.

19. <u>Podawanie wymiarów towaru przy zgłaszaniu ładunku drobnicowego do przewozu.</u>

/Z/ W obrocie morskim, przy zgłaszaniu ładunku drobnicowego do przewozu przyjęte jest, że dla określenia przestrzenności zgłaszający ładunek podaje ilość

sztuk oraz wymiary skrajne każdej sztuki.
/Zwyczaj ogłoszony przez PIHZ w dn.21.VIII.1955 r./

20. Określenie ładunku w nocie bukingowej.
Ilość, waga lub kubatura podana w potwierdzeniu zabukowania powinny być dokładne w odniesieniu do każdej partii zabukowanego towaru.
Określenie "około" dotyczące przybliżonych ilości, wagi lub kubatury zabukowanego ładunku nie oznacza dokładnie granicy dopuszczalnych odchyleń, wobec czego w potwierdzeniu zabukowania wskazuje się tę granicę /tolerancję umowną/.

21. Znaczenie daty w potwierdzeniu zabukowania /nocie bukingowej/.
W braku odmiennej umowy ustalona w potwierdzeniu zabukowania towaru /nocie bukingowej/ data rozpoczęcia załadunku oznacza dzień, w którym przewoźnik może żądać dostarczenia mu zabukowanego towaru i zobowiązany jest przyjąć ten towar do załadowania.

22. Odpowiedzialność przewoźnika za niedotrzymanie oznaczonego w potwierdzeniu zabukowania terminu za/wyładunku statku.
W razie niedotrzymania oznaczonego w potwierdzeniu zabukowania terminu za/wyładunku statku, przewoźnik ponosi odpowiedzialność za niedotrzymanie tego terminu chyba, że prawo zwalnia go od takiej odpowiedzialności.

23. Określenie miejsca wydania konosamentu.
Załadowca ma prawo żądać wydania konosamentu w porcie, w którym dokonano załadunku towaru na statek.

24. Koszty ładowania a koszty sztauowania.
Klauzula w konosamencie, w myśl której załadowca ponosi koszty ładowania towaru /loading/ nie może być interpretowana jako obciążająca załadowcę kosztami sztauerki.

25. Odpowiedzialność za solenie i konserwowanie skór surowych.
Przewoźnik obowiązany jest dopilnować, aby nastąpiło odpowiednie przesypanie solą poszczególnych warstw skór w ilościach i w sposób podyktowany potrzebą należytej konserwacji ładunku w transporcie morskim.

26. Znaczenie określenia "dzień pracy" /"working day"/ w odniesieniu do norm przeładunkowych w portach polskich.
Normy przeładunkowe na dzień pracy /working day/, obowiązujące obecnie w portach polskich, należy rozumieć jako normy na dobę /24 godziny/.

27. Ponoszenie opłat portowych przez statek.
Taryfowe opłaty obciążające statek, płaci statek portowi niezależnie od odmiennych postanowień umów zawartych z osobami trzecimi.

28. Znaczenie terminów "luka pracująca" /"working hatch"/ i "luka zdatna do pracy" /"workable hatch"/.
W technicze frachtowania, przy liczeniu czasu postoju statku na podstawie dziennej normy przeładunkowej, nie stwierdzono różnicy interpretacji między określeniami "working hatch" i "workable hatch".

29. Liczenie czasu postoju statku przy ustalonej w czarterze normie przeładunkowej "per working hatch" lub "per workable hatch".

Czas przewidziany na przeładunek w razie ustalenia w czarterze dziennej normy przeładunkowej na lukę pracującą lub zdatną do pracy oblicza się w dobach przez zastosowanie jednego z niżej podanych sposobów:

a/ największą część ładunku, znajdującą się pod jedną z luk, dzieli się przez dzienną normę przeładunkową na lukę,

b/ całą ilość ładunku dzieli się przez wielkość otrzymaną z przemnożenia dziennej normy przeładunkowej przez ilość luk.

30. Koszty przeładunku sztuk ciężkich i uciążliwych do manipulacji.

W braku wyraźnego porozumienia stron, w przypadku opłacania przez załadowcę wyższych taryfowych stawek liniowych za sztuki ciężkie, które nie mogą być przeładowywane własnymi urządzeniami przeładunkowymi statku, naogół stosuje się następujący podział kosztów:

1. Statek pokrywa zwykłe koszty przeładunku i sztauerki w rozmiarach, w jakich ponosi je przy przewozie przesyłek o wadze poniżej limitu, określającego sztuki ciężkie,
2. Towar ponosi wszystkie specjalne i dodatkowe koszty przeładunku i sztauerki.

31. Klauzula "Livraison en cale".
Klauzula "Livraison en cale", odpowiadająca konosamentowej klauzuli "Turkey Clause" x/, jest zwyczajowo stosowana na szlaku porty polskie - porty tureckie.

32. Stosowanie norm przeładunkowych ustalonych dla towarów masowych przy przeładunku ładunków mieszanych.
W razie zafrachtowania statku pod ładunek mieszany: masowy i drobnicowy norma przeładunkowa, ustalona dla ładunku masowego, nie ma zastosowania do ładunku drobnicowego.

---

x/ Przykłady "Turkey clause"
Konosament "Svenska Orient Linien"
25 Turkey
"Cargo will be delivered in vessel's hold to the port authorities in charge of operations and landed by them at the risk and expense of the shipper". Klauzulę tej treści zawiera również konosament lewantyński PLO.

Klauzule Koninklijke Nederlandsche Steemboot Maatschappij N.V. do portów tureckich.
Istanbul: "The responsability of the ship in any case ceases when the goods leave the ships deck. The Company or their Agents are not responsible for the delivery and stowage of the goods into lighters or on the quays and the landing and delivery into customs. Livraison en cale".

Izmir: - "Notwithstanding any provisions to the contrary all discharging operations to be effected at the risk, peril and expense of the cargo".
"Livraison en cale".

33. Znaczenie zlecenia wydania /"delivery order"/
Zlecenie wydania /"delivery order"/ zawierające upoważnienie osoby trzeciej do odbioru towaru na rachunek wystawcy tego dokumentu - jest przekazem. Wystawienie takiego dokumentu i przeniesienie praw z niego normują więc przepisy prawne o przekazie.

34. Znaczenie terminu "lay-days" - "loading time".
Określenie "lay-days" - "loading time" oznacza ustalony w czarterze lub wynikający z czarteru okres postoju statku dla załadowania i lub wyładowania towaru.
W praktyce frachtowania używa się również określenia "lay-days" z dwiema datami, z których data pierwsza oznacza umówiony najwcześniejszy dzień, druga najpóźniejszy dzień "przybycia statku". /Warunki uznania statku za "przybyły" - patrz pkt. 7/II/.

III. PRZEŁADUNEK.

1. Dostarczenie sprzętu sztauerskiego do manipulacji towarem w ładowniach statku.
W braku odmiennych postanowień w umowie sztauerki, statek obowiązany jest dostarczyć sprzęt niezbędny do manipulowania towarem w ładowniach statku. Do sprzętu niezbędnego do użycia urządzeń przeładunkowych statku zalicza się bloki, renery, liny i haki.

2. Różnica pomiędzy wyładunkiem i oczyszczeniem ładowni przy towarach sypkich.
Wyładunek obejmuje prace, przy wykonywaniu których towar może być wyładowany urządzeniami i sprzętem przeładunkowym bez koniecznej potrzeby użycia sprzętu służącego zazwyczaj do oczyszczania ładowni. Czyszczenie ładowni statku nie wchodzi w zakres prac przeładunkowych.

3. Jaka wydajność obowiązuje Zarząd Portu w przypadkach, w których norma czarterowa jest inna niż norma portowa.
Jeżeli czarter przewiduje inną normę przeładunkową niż norma ustalona przez Zarząd Portu dla danego towaru, Zarząd Portu jest obowiązany wykonać swoje normy.

4. Wykładnia klauzuli "as fast as ship can load according to the custom of the port".
W przypadku umieszczenia w czarterze klauzuli "as fastas ship load according to the custom of the port", przy ładunkach całostatkowych mają zastosowanie normy przeładunkowe ustalone przez Zarząd Portu.

5. Kiedy statek powinien złożyć zastrzeżenia dotyczące ładunku.
Statek powinien zgłaszać załadowcy uwagi i zastrzeżenia, dotyczące przyjmowanego ładunku przy jego ładowaniu na statek w czasie, gdy istnieje dostęp do towaru, a stwierdzenie usterek i ewent. ich usunięcie nie powoduje dodatkowych trudności.

6. Wykonywanie przez Zarząd Portu w czasie przeładunku dodatkowych czynności utrudniających dotrzymanie normy przeładunkowej.
Jeżeli w czasie przeładunku zachodzi konieczność dodatkowych czynności, niezbędnych dla wykonania zlecenia, a utrudniających Zarządowi Portu dotrzymanie dziennej normy przeładunkowej, Zarząd Portu powinien zgłosić umotywowane zastrzeżenia niemożności dotrzymania normy.

SPIS TREŚCI

PIHZ No.788 z dn.23.XII.1957 r.Nakład 500 egz.Format A-4